

Kleine Anfrage

der Abg. Bernd Hitzler und Nicole Razavi CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ausbau der Brenzbahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die Notwendigkeit eines Ausbaus der Brenzbahn?
2. Wie stellt sich die derzeitige Auslastung der Brenzbahn dar?
3. Wie ist der derzeitige Planungsstand für den Ausbau der Brenzbahn?
4. Wie viel würde der Ausbau der Brenzbahn kosten?
5. Inwieweit wäre sie bereit, sich an diesen Kosten zu beteiligen?
6. Wie könnte die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Brenzbahn gesteigert werden?
7. Welches weitere Potenzial besteht für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Brenzbahn?
8. Wie sollen die Menschen vor Ort in die Entscheidung eines Ausbaus der Brenzbahn mit einbezogen werden?
9. Welche Maßnahmen bzw. Verwaltungsverfahren müssten beim Ausbau der Brenzbahn als nächstes erfolgen?
10. Wann kann mit den unter Frage 9 zu nennenden Maßnahmen/Verfahren gerechnet werden?

13. 12. 2011

Hitzler, Razavi CDU

Antwort*)

Mit Schreiben vom 19. Januar 2012 Nr.33-3824.5-00/260/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die Notwendigkeit eines Ausbaus der Brenzbahn?

Es ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen, bislang nicht elektrifizierte Strecken in ihrer Bedienungsqualität aufzuwerten. Im Koalitionsvertrag haben sich die Regierungsparteien dazu bekannt, die Ausbau- und Elektrifizierungsprojekte im Land voranzutreiben. Dies gilt grundsätzlich auch für die Brenzbahn.

2. Wie stellt sich die derzeitige Auslastung der Brenzbahn dar?

Die Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm haben im Jahr 2011 an Schulwerktagen insgesamt bis zu 10.000 Fahrgäste genutzt. Die durchschnittliche Besetzung je Streckenkilometer lag bei rund 3.300 Fahrgästen. Die Zahl der Fahrgäste hat sich damit gegenüber 2008 um rund 10 Prozent und gegenüber 2002 um rund 30 Prozent erhöht.

3. Wie ist der derzeitige Planungsstand für den Ausbau der Brenzbahn?

Bereits im Zeitraum von 2003 bis 2007 wurde die Strecke Ulm–Aalen für den Neigetechnikverkehr ertüchtigt sowie mit moderner Leit- und Sicherungstechnik (Elektronisches Stellwerk Heidenheim) ausgestattet.

Bis 2018 werden im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogrammes bei den Bahnhöfen Aalen, Heidenheim und Ulm Hbf Modernisierungsmaßnahmen einschließlich der barrierefreien Erschließung erfolgen.

Darüber hinausgehende Ausbauplanungen werden derzeit im Rahmen einer Untersuchung für ein Stufenkonzept zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Donau-Iller („Regio-S-Bahn Donau-Iller“) geprüft und bewertet. Dabei werden auch Anregungen zu Angebotserweiterungen und zum Infrastrukturausbau aus früheren Jahren im Hinblick auf ihren volkswirtschaftlichen Nutzen vertieft untersucht. Auf Basis dieser Untersuchungen wird zu gegebener Zeit durch die beteiligten Aufgabenträger und Gebietskörperschaften über das weitere Vorgehen zu entscheiden sein.

Hinsichtlich des geplanten S-Bahn-Systems für die Region und dessen Realisierung wird auf die Beantwortung der Drucksache 15/822 verwiesen.

4. Wie viel würde der Ausbau der Brenzbahn kosten?

5. Inwieweit wären sie bereit, sich an diesen Kosten zu beteiligen?

Zu 4. und 5.:

Hierzu wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 8. bis 10. verwiesen.

6. Wie könnte die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Brenzbahn gesteigert werden?

Im Rahmen der vorgenannten Studie für eine „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ werden auch Angebotserweiterungen (u. a. Einrichtung eines IRE-Studentakt, bislang nur Zweistundentakt) geprüft, die nach gegenwärtigem Planungsstand einen partiellen zweigleisigen Ausbau voraussetzen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Die Prüfungs- und Abstimmungsprozesse dauern an. Ob und in welchem Umfang die Ergebnisse dieser Untersuchungen in den aktuellen Ausschreibungsprozess des Landes aufgenommen werden können, ist daher ungewiss.

Jedoch werden im Rahmen des Ausschreibungsprozesses auch unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Infrastruktur in den Bereichen Fahrzeugkapazität, Fahrradtransport sowie Verkehrsangebot im Rahmen der verfügbaren Mittel Verbesserungen gegenüber der gegenwärtigen Situation angestrebt.

7. Welches weitere Potenzial besteht für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Brenzbahn?

Die Netzbelastung der Brenzbahn durch den Güterverkehr ist gegenwärtig als gering einzustufen. Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Schienenverkehr zu stärken. In diesem Zusammenhang wird auch zu prüfen sein, ob und in welcher Weise zusätzliche Güterverkehre auf die Brenzbahn verlagert werden können. Die direkten Einflussmöglichkeiten des Landes auf das Transportverhalten der Wirtschaft und der Akteure im Schienengüterverkehr – einschließlich der Deutschen Bahn AG – sind jedoch gering.

8. Wie sollen die Menschen vor Ort in die Entscheidung eines Ausbaus der Brenzbahn mit einbezogen werden?

9. Welche Maßnahmen bzw. Verwaltungsverfahren müssten beim Ausbau der Brenzbahn als nächstes erfolgen?

10. Wann kann mit den unter Frage 9 zu nennenden Maßnahmen/Verfahren gerechnet werden?

Zu 8. bis 10.:

Die grundlegende Basis für einen Ausbau und Elektrifizierung der Schienestrecke wird in Form einer regionalen Bestandsaufnahme (Machbarkeitsstudie) zu leisten sein. Solange diese nicht vorliegt, erscheint eine Diskussion über Kosten und Kostenbeteiligungen weniger zielführend. Gleichwohl wird zu berücksichtigen sein, dass es sich um eine bundeseigene Strecke handelt und die Schieneninfrastrukturmaßnahmen grundsätzlich durch den Bund zu finanzieren sind. Auch die Fragen zu Beteiligungs- und Verwaltungsverfahren sollten erst auf einer soliden Faktenlage erörtert werden.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur